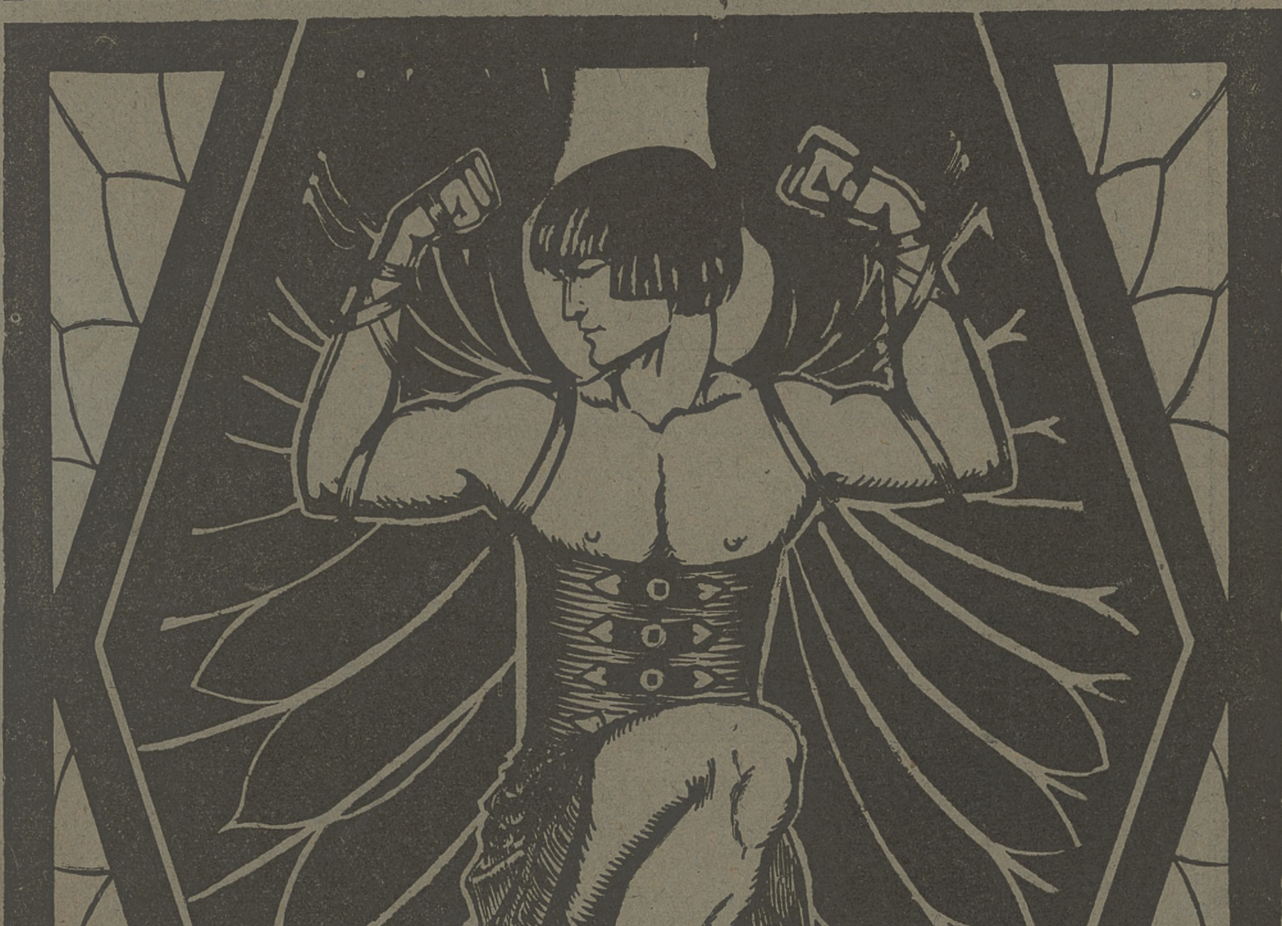
Nr. 1 (73) Cena 40 gr. Tom V.

# LOTNIK



ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH

# ROZKŁAD LOTÓW:

**PRZEWÓZ:**

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

| Godzina | Kierunek | Godzina |
|---|---|---|
| 9,00 | Poznań | 16,00 |
| 11,00 | Warszawa | 14,00 |

**INFORMACJE:**

Poznań Telefon 5340

Warszawa „ 1797



AERO
KOMUNIKACJA POWIETRZNA

Samolot kursuje **codziennie** **z wyjątkiem** niedziel

**Dowóz** do i z lotniska **uwzgl. w cenie** biletu lotu

**Sprzedaż biletów:**
W Poznaniu, w biurze „Orbis“ Pl. Wolności 9
W Warszawie, w biurze naszego kier. Ruchu
*Lotnisko Cywilne, ul. Topolowa.*

Pocztę lotniczą należy oddawać w głównym urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

# P. L. L. AEROLOT S. A.

**ZARZĄD: Warszawa, Nowy Świat 24**

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonią Staszyca). PRZEWÓZ: Pasażerów, poczty i towarów. INFORMACJE: Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków: 3222 i 4737. Gdańsk: 415-31. Wiedeń: 78-395 i 78-495.
**Rozkład lotów ważny od 1. października 1926 roku aż do odwołania.**

| *Godzina* | *Kierunek* | *Godzina* |
|---|---|---|
| 9,00 | Gdańsk | 15,30 |
| 12,00 | Warszawa | 12,30 |
| 12,15 | Warszawa | 11,45 |
| 15,15 | Lwów | 8,45 |
| 8,45 | Lwów | 15,30 |
| 11,45 | Kraków | 12,30 |
| 8,30 | Warszawa przez Łódź | 12,00 |
| 11,45 | Kraków | 8,45 |
| 12,15 | Kraków | 11,45 |
| 15,15 | Wiedeń | 8,45 |

*Uwagi: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu.*

*Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.*

*Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach poczt. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).*

# LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

**Nr. 1 (73)** **Poznań, 1 stycznia 1927.** **Tom V**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**





## *B. O.*

*Rok temu w „Lotniku“ podnosiłem sprawę jaknajszybszego stworzenia podsekretarjatu lotniczego. W ciągu roku tego sprawa ta obiegła szpalty wszystkich pism fachowych i wielu codziennych, przyczem jednogłośnie ustalono potrzebę istnienia tej instytucji, która skupiała w sobie całokształt życia lotniczego i nadawała mu kierunek.*

*Sprawą zainteresowały się czynniki rządowe i śmiało dziś można powiedzieć, że jest ona najzupełniej aktualna.*

*W związku z powyższem nasuwa się życzenie noworoczne dla lotnictwa naszego. Oby w przyszłej instytucji kierowniczej należny i jedyny głos mieli fachowcy w dziedzinie lotnictwa.*

*Zarzut, że ich jest mało jest najzupełniej nie uzasadniony. Fachowców mamy dosyć i dbać nam tylko wypada, by zostali na, odpowiednie do ich zdolności, stanowiska powołani.*

*W roku przyszłym na lotniskach polskich chcemy widzieć nie urzędników koleji, lecz urzędników lotniczych. Lotnicy są dla lotnictwa, ale i lotnictwo dla lotników i to w pierwszym rzędzie inwalidów — lotników, którzy utracili część swej zdolności zarobkowej w służbie lotnictwa.*

*To jest życzenie noworoczne Redakcji pisma naszego.*

NAJSERDECZNIEJSZE ŻYCZENIA DOSIEGO ROKU
ZASYŁA CZYTELNIKOM I WSPÓŁPRACOWNIKOM
REDAKCJA I ADMINISTRACJA

# Silniki Salonu Paryskiego.

W poprzednim numerze daliśmy ogólny rzut oka na tegoroczny Salon Lotniczy w Paryżu. W bieżącym numerze dajemy krótki rys silników wystawionych w Salonie.

Ostatnie miesiące wykazały wielką donioslość rozwoju silników lotniczych gwiaździstych chłodzonych powietrzem, które obok pewności w działaniu — nie ustępującej silnikom chłodzonym wodą — posiadają ciężar na 1 MK znacznie niższy.

Przedstawicielem kierunku tego jest stanowczo przemysł angielski, który wzory dawne francuskie (Le Rhône, Anzani) dawno zaobserwował, przejął, przetrawił i w dziedzinie tej uzyskał absolutnie pierwsze miejsce. Najpoważniejszymi fabrykami są Armstrong i Bristol.

Ostatnie zakłady szczególnie dobrze zapisały się swymi doskonałymi typami „Cherul", „Lucifer" i „Jupiter". 420 MK „Jupiter", posiadający moc najczęściej używaną przy konstrukcjach płatowców dzisiejszych, zdobył sobie wstępnym bojem nie tylko Anglję, lecz nawet Francję.

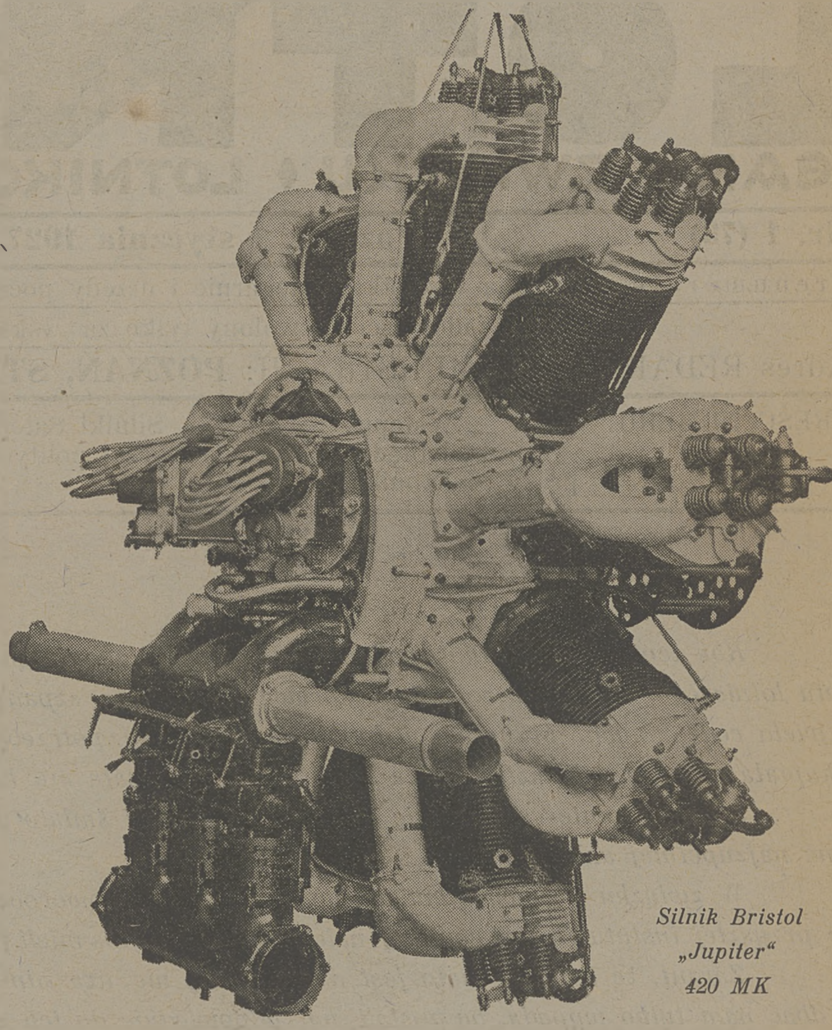
*Bristol* wystawia 120 MK „Lucifer", 36 MK „Cherub" III i 420 MK „Jupiter".

*Armstrong* posiada na swym stoisku silniki gwiaździste wykazane w tablicy, z których najciekawszym jest specjalnie skonstruowany dla konkursu awjonetek w Lympne w roku bieżącym „Genet" 75 MK, posiadający jednak teraz dwa iskrowniki.

W jeden z silników tej firmy „Jaguar" jest wyposażony płatowiec De Havilland na którym A. Cobham wykonywał swe wspaniałe rajdy.

Nowym silnikiem tej firmy jest 120 MK „Mongoose". 5 cylindrowy, gwiaździsty, powietrzem chłodzony, jest ostatnią produkcją Armstrong'a. Na przedniej części karteru aluminjowego umieszczone są dwa iskrowniki Walford'a, pompa oliwna i gaźnik. Ze względu na umieszczenie tuż za śmigłem, dostęp do tych, tak ważnych części silnika, jest niezmiernie łatwy.

Silnik ten posiada jak i „Jaguar" oraz „Lynx" jeszcze jedno fałszywe pokrycie na karter, chroniące części na nim umieszczone od zakurzenia przy starcie i lądowaniu. Gaźnik posiada na rurze doprowadzającej powietrze manszet, w którym przechodzi gorąca oliwa ogrzewająca gaz dochodzący do rur ssących.



*Silnik Bristol „Jupiter" 420 MK*

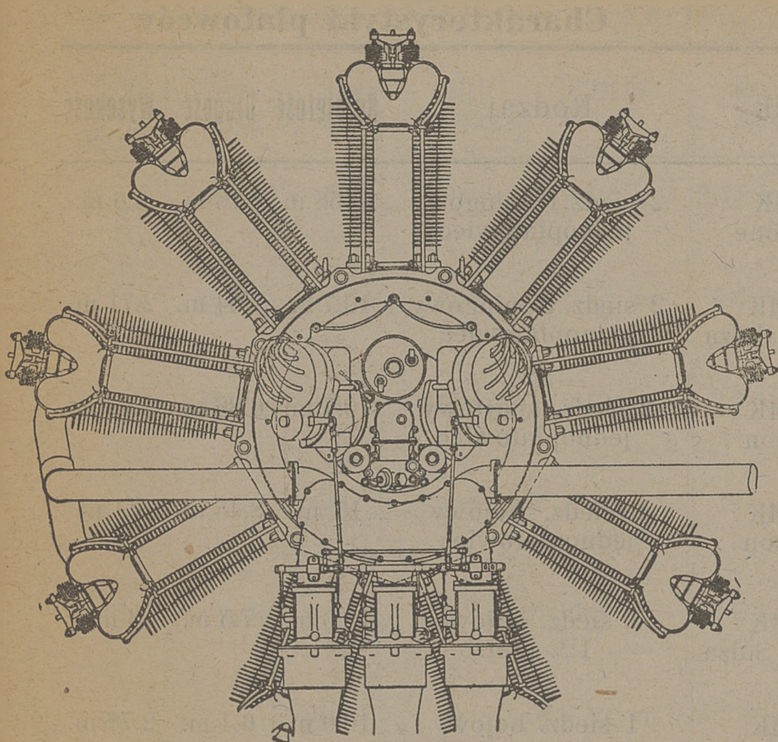
Ogólne zarysy cylindrów odpowiadają typowi Armstrong'a. Głowice aluminjowe są wprasowane, wkręcone i zanitowane do cylindrów ze stali kutej. Gwiazda świec są wyłożone bronzem wprasowanym i wnitowanym w cylinder.

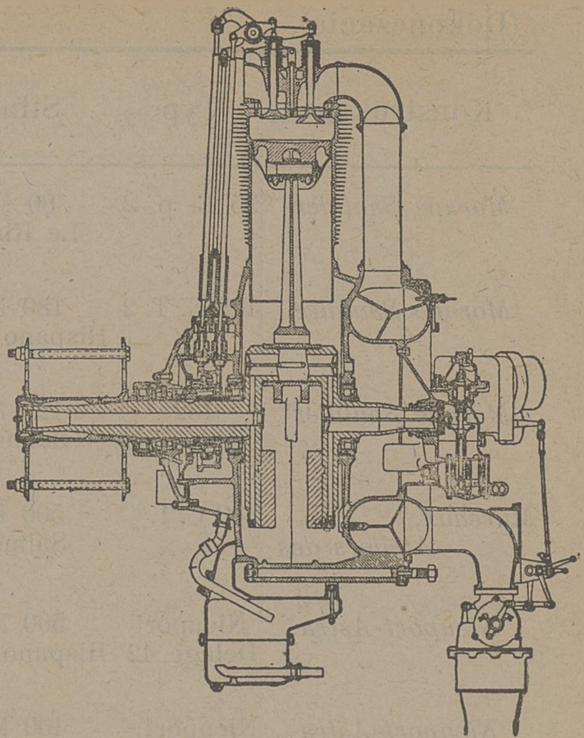
Oliwienie odbywa się za pośrednictwem pompy próżniowej i pompy tłoczącej, filter umieszczony jest przed pompą ssącą.

Tłoki ze stopu aluminjowego posiadają 2 pierścienie uszczelniające i jeden smarujący

* * *

Czechosłowacki przemysł silnikowy, wybijający się na równi z przemysłem płatowcowym zajmuje poważne miejsce na wystawie.



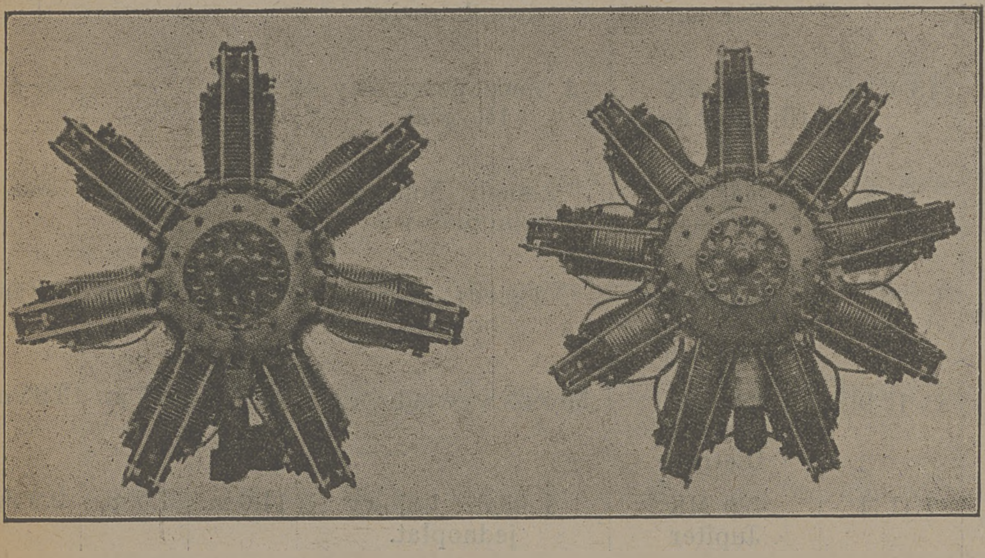


*Silnik Bristol „Jupiter“ 420 MK*

*Breitfeld, Danek a Spol.* wystawia budowane w licencji od firmy „Hieronimus“ silniki „Blesk“, Perun I i II oraz silnik „BD“ 500 MK, który utrzymuje swą moc do wysokości 3.000 m. bez potrzeby regulowania dodatkowego powietrza.

*J. Walter a Spol.* jest czechosłowacką firmą konstruującą silniki gwiaździste, chłodzone powietrzem. Za czas krótkiej swej działalności, wspierana wydatnie przez rząd, w którym zresztą lotnictwo cieszy się należnym poparciem, zdołała wypuścić sporo doskonałych typów. Na salonie tegorocznym wystawia trzy typy. Walter 60 MK, 85 MK i 110 MK. Wszystkie posiadają ten sam skok i średnicę cylindrów, różnią się tylko ich ilością. Walter 60, w który była wyposażona awjonetka Avia B. H. zdobywca tegorocznej Coppa d'Italia, posiada 5 cylindrów, Walter 85 — 7 cylindrów, a Walter 110 — 9 cylindrów.

* * *



*Silnik Walter 85 MK i 110 MK*

(Dokończenie).

## Charakterystyki płatowców

| Konstruktor | Typ | Silnik | Rodzaj | Rozpiętość | Długość | Wysokość |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Morane Saulnier* | 35 E. p. 2 | 80 MK Le Rhône | 2 siedz. treningowy jednopłatowiec | 10.56 m. | 6.76 m. | 3.6 m. |
| *Morane Saulnier* | 129 E. T. 2 | 180 MK Hispano Suiza | 2 siedz. treningowy jednopłatowiec | 10.7 m. | 7.04 m. | 2.71 m. |
| *Morane Saulnier* | 132 | 120 MK Salmson | 2 siedz. sportowy jednopłatowiec | 10.7 m. | 6.86 m. | 2.72 m. |
| *Mureaux, Ateliers des* | 3 C. 1. | 500 MK Salmson | 2 siedz. bojowy jednopłatowiec | 15 m. | 8.45 m. | 3.1 m. |
| *Nieuport-Astra* | Nieuport Delage 42 | 500 MK Hispano Suiza | 1 siedz. bojowy $1^1/_2$ płat. | 12.0 m. | 7.5 m. | 3 m. |
| *Nieuport-Astra* | Nieuport Delage 48 | 400 MK Hispano Suiza | 1 siedz. bojowy jednopłatowiec | 10.0 m. | 6.4 m. | 2.78 m. |
| *Potez* | 25 A2 | 500 MK Hispano Suiza | 2 siedz. wywiadowczy dwupłatowiec | 14.0 m. | 9.0 m. | 3.5 m. |
| *Potez* | 25 G. R. | 450 MK Lorraine Dietrich | Dwupłat | 14.0 m. | 9.0 m. | 3.5 m. |
| *Potez* | 28 G. R. | 500 MK Farman | Dwupłat | 16.2 m. | 11 m. | 4.1 m. |
| *Schreck F. B. A.* | 21 H. M. T. 6 | 450 MK Lorraine Dietrich | Dwupłat Amfibja | 15.4 m. | 10.56 m. | 4.2 m. |
| *S. E. C. M.* | 120 B. N. 3 | 650 MK Farman | Nocny niszczycielski dwupłatowiec | 21.5 m. | 13.63 m. | 4.9 m. |
| *S. I. M. B. Bernard-Ferbois* | 15 C. 1 | 500 MK Hispano Suiza | 1 siedz. pościgowy $1^1/_2$ płat. | 12 m. | — | — |
| *S. R. A. P. (Bechereau)* | C. 2 | 500 MK Salmson | 2 siedz. bojowy jednopłatowiec | 14.6 m. | 10 m. | 3 m. |
| *Villiers, Francois* | V | 450 MK Lorraine Dietrich | 2 siedz. nocny bojowy | 12.0 m. | 8.75 m. | 3.3 m. |
| *Villiers, Francois* | C. II bis | 450 MK Lorraine Dietrich | Morski wywiadowczy | 13.0 m. | 9.5 m. | 3.95 m. |
| *Wibault* | 7 C. 1 | 420 MK Jupiter | 1 siedz. bojowy jednopłat. | 11.0 m. | 7.5 m. | 2.9 m. |

*Uwaga: Ciężar użyteczny nie zawiera materjałów pędnych, wliczona jest natomiast załoga.*

## na X Salonie Lotniczym w Paryżu.

| Powierzchnia skrzydeł | Ciężar własny | Waga w locie | Ciężar użyteczny | Obciążenie na 1 m² | Obciążenie na 1 MK | Szybkość maksymalna | Szybkość wznoszenia się | Pułap |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 m.² | 450 kg. | 700 kg. | 170 kg. | 38.9 kg./m.² | 8.75 kg./MK | — | — | — |
| 19.7 m.² | 740 kg. | 1045 kg. | 180 kg. | 53 kg./m.² | 5.5 kg./MK | — | — | — |
| 19.7 m.² | 655 kg. | 930 kg. | 170 kg. | 47.2 kg./m.² | 7.7 kg./MK | — | — | — |
| 32.5 m.² | — | 2068 kg. | 520 kg. | — | — | 245 klm. n. g. | — | 8,600 m. |
| 31.25 m² | 1379 kg. | 1808 kg. | 161 kg. | 58 kg./m.² | 3.62 kg./MK | 266 klm. n. g. | 5,000 m. w 13'0" | 8,000 m. |
| 19.28 m² | 1032 kg. | 1290 kg. | 98 kg. | 66.6 kg./m.² | 3.275 kg./MK | 273 klm. n. g. | 5,000 m. w 16'16" | — |
| 46.7 m.² | 1210 kg. | 1998 kg. | 500 kg. | 43 kg./m.² | 4 kg./MK | 230 klm. n. g. 2,000 m. | 5,000 m. w 18'0" | 7,500 m. |
| 46.7 m.² | 1220 kg. | 2365 kg. | — | 51 kg./m.² | 5.25 kg./MK | 225 klm. n. g. | — | 5,800 m. |
| 63 m.² | 1900 kg. | 4770 kg. | — | 75 kg./m.² | 9.3 kg./MK | 210 klm. n. g. z 1/2 obc. | — | 5,200 m. z 1/2 obc. |
| 53.5 m.² | — | 2840 kg. | — | 53 kg./m.² | 6.3 kg./MK | 190 klm. n. g. | 3,000 m. w 30'0" | 4,400 m. |
| 95 m² | 2110 kg. | 3960 kg. | — | — | — | 220 klm. n. g. | 4,000 m. w 28'30" | 5,500 m. |
| 24 m² | — | 1790 kg. | — | — | — | 270 klm. n. g. | 5,000 m. w 12'30" | 7,500 m. |
| 35 m.² | 1558 kg. | 2360 kg. | 510 kg. | 67.42 kg./m.² | 4.72 kg./MK | 220 klm. n. g. 3000 m. | 6,000 m. w 31'40" | 7,150 m. |
| 40 m.² | 1274 kg. | 2105 kg. | 465 kg. | 52.5 kg./m.² | 4.7 kg./MK | 224 klm. n. g. | 6,500 m. w 43'0" | 7,000 m. |
| 40 m.² | — | 1900 kg. | 350 kg. | 47.5 kg./m.² | 4.2 kg./MK | 217 klm. n. g. | 6,000 m. w 27'5" | 8,000 m. |
| 22 m.² | 827 kg. | 1444 kg. | 352 kg. | 65.6 kg./m.² | 3.44 kg./MK | 222 klm. n. g. | 6,000 m. w 21'14" | 8,500 m. |

## Silniki na X. Salonie lotniczym w Paryżu (według The Aeroplane).

| Konstruktor | Znak | Typ | Chłodzenie | Ilość cylindrów | Średnica cyl. m/m | Skok cyl. m/m | Kompresja | Normalna siła MK obr/min | Największ. siła MK obr/min | Waga kg. | Waga na 1 MK/kg | Zużycie benzyny gr. na 1MK/godz. | Zużycie oliwy gr. na 1MK/godz. | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Armstrong-Siddeley | Jaguar 385/400MK | Gwiaździsty | powietrzem | 14 | 127 | 140 | 5/1 | 385 MK 1700 | 425 MK 1900 | 348 | 0.82 | 240 | 14 | — |
| Armstrong-Siddeley | Lynx 200 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 7 | 127 | 140 | 5/1 | 180 MK 1620 | 210 MK 1800 | 218 | 1.04 | 240 | 14 | — |
| Armstrong-Siddeley | Mongoose 125 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 5 | 127 | 140 | 5/1 | 125 MK 1620 | 150 MK 1750 | 154 | 1.03 | — | — | — |
| Armstrong-Siddeley | Genet 60 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 5 | 101.6 | 101.6 | 5.2/1 | 65 MK 1820 | 75 MK | 76 | 1.02 | 250 | 14 | — |
| Breitfeld-Danek | B. D. 500 MK | 60° V | wodą | 12 | 160 | 190 | — | 450 MK 1400 | — | 550 | 1.22 | 195 | — | Silnik przekomprymowany na duże wysokości |
| Breitfeld-Danek | Perun II | Szeregowy | wodą | 6 | 160 | 190 | — | 240 MK 1400 | — | 315 | 1.31 | 190 | 12 | Silnik przekomprymowany na duże wysokości |
| Bristol | Jupiter VI 450 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 146 | 190 | 5.3/1 | 450 MK 1700 | 485 MK 1870 | 331 | 0.68 | 235 | 14 | — |
| Bristol | Lucifer IV 125 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 3 | 146 | 159 | 5.3/1 | 130 MK 1700 | 140 MK 1870 | 150 | 1.07 | 242 | 17 | — |
| Bristol | Cherub III 32 MK | naprzeciw leżące cyl. | powietrzem | 2 | 90 | 96.5 | 5.5/1 | 32 MK 2900 | 36 MK 3200 | 45.4 | 1.25 | 250 | 16 | — |
| Caffort | — | naprzeciw leżące cyl. | wodą | 12 | 145 | 150 | 5.3/1 | 500 MK 2000 | — | 600 | 1.2 | 250 | 20 | wał/śmigło redukcja 1.88/1 |
| Farman | 12 wE 500 MK | W. | wodą | 12 | 130 | 160 | — | 500 MK 2150 | 560 MK 2200 | 525 | 0.94 | 225 | — | redukcja |
| Farman | 18 wD 700 MK | W. | wodą | 18 | 130 | 180 | — | 700 MK 1850 | 820 MK 2100 | 780 | 0.96 | 225 | — | Można zastosować redukcję różnych rodzaji |
| Fiat | A. 20 400 MK | 60° V | wodą | 12 | 115 | 150 | 5.6/1 | 410 MK | 455 MK 2400 | 345 | 0.76 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fiat | A. 22 550 MK | 60° V | wodą | 12 | 155 | 160 | 5.5/1 | 550 MK | 590 MK 2100 | 460 | 0.78 | — | — | — |
| Fiat | A. 25 900 MK | 60° V | wodą | 12 | 170 | 200 | 5.1/1 | 900 MK | 980 MK 2000 | 845 | 0.86 | — | — | — |
| Gnôme Rhône | Jupiter VI | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 146 | 190 | — | — | 480 MK 2000 | 340 | 0.71 | 225 | 21 | — |
| Gnôme Rhône | Jupiter VI | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 146 | 190 | — | — | — | — | — | — | — | Redukcja 2/1 |
| Hispano-Suiza | 150 MK | 90° V | wodą | 8 | 120 | 130 | — | 150 MK 1500 | 179 MK 1700 | 206 | 1.21 | — | — | — |
| Hispano-Suiza | 300 MK | 90° V | wodą | 8 | 140 | 150 | 5.3/1 | 300 MK | — | — | — | — | — | — |
| Hispano-Suiza | 50 | W. | wodą | 12 | 140 | 150 | 5.3/1 | 450 MK 1725 | 487 MK 1800 | 375 | 0.77 | — | — | Typ rekordu szybkości |
| Hispano-Suiza | 51 | 60° V | wodą | 12 | 140 | 150 | 5.3/1 | 500 MK 1800 | 520 MK 1900 | 420 | 0.81 | — | — | Typ rekordu odległości |
| Hispano-Suiza | 52 | 60° V | wodą | 12 | 120 | 140 | 5.3/1 | 350 MK 1750 | 412 MK 2000 | 305 | 0.74 | — | — | — |
| Isotta Fraschini | Asso | 60° V | wodą | 12 | 140 | 150 | 5.5/1 | 500 MK 1800 | 550 MK | 420 | 0.76 | — | — | — |
| Lorraine Dietrich | 450 MK | W. | wodą | 12 | 120 | 180 | 5.5/1 | 450 MK 1900 | — | 380 | 0.85 | 235 | — | Typ rekordu wysokości |
| Lorraine Dietrich | 450 MK | W. | wodą | 12 | 120 | 180 | 5.5/1 | 450 MK 1900 | — | 415 | 0.92 | — | — | Redukcja epicykliczna 1.54/1 |
| Lorraine Dietrich | 650 MK | W. | wodą | 18 | 120 | 180 | 6/1 | 650 MK 1850 | 700 MK 1900 | 560 | 0.80 | — | — | — |
| Lorraine Dietrich | 650 MK | W. | wodą | 18 | 120 | 180 | — | — | — | — | — | — | — | Redukcja epicykliczna 1.54/1 |
| Lorraine Dietrich | Nr. 34 700 MK | 60° V | wodą | 12 | 175 | 225 | — | 700 MK 1200 | — | 850 | 1.21 | 240 | 22 | — |
| Lorraine Dietrich | Nr. 42 450 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 14 | 135 | 150 | — | — | 450 MK 1800 | 400 | 0.89 | — | — | — |

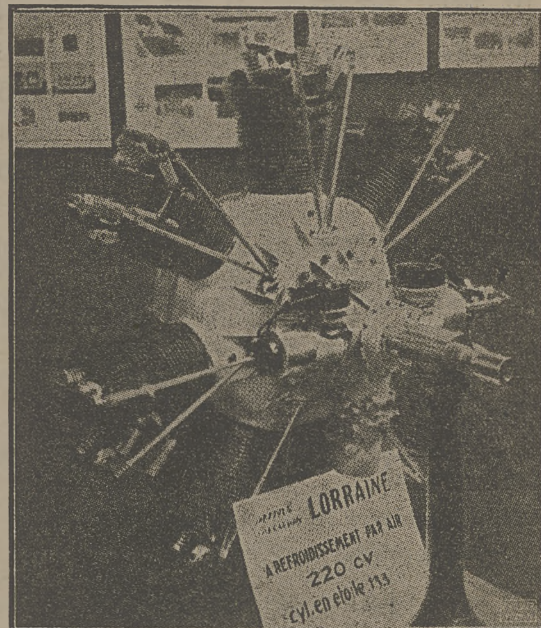
| Konstruktor | Znak | Typ | Chłodzenie | Ilość cylindrów | Średnica cyl. m/m | Skok cyl. m/m | Kompresja | Normalna siła MK obr/min | Największ. siła MK obr/min | Waga kg. | Waga na 1 MK/kg | Zużycie benzyny gr. na 1MK/godz. | Zużycie oliwy gr. na 1MK/godz. | Uwagi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lorraine Dietrich | Nr. 47 220 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 7 | 135 | 150 | — | 200 MK 1650 | 220 MK 1800 | 260 | 0.85 | — | — | — |
| Panhard & Levassor | V.K. 122 450 MK | 60° V | wodą | 12 | 140 | 170 | 5.4/1 | 450 MK 1500 | 525 MK 1800 | 545 | 1.04 | — | — | Bezzaworowy |
| Panhard & Levassor | V 12 M 500 MK | 60° V | wodą | 12 | 165 | 170 | 6/1 | 500 MK 1550 | — | 590 | 1.18 | — | — | Przekomprymowany typ na duże wysokości |
| Renault | 420 MK | 60° V | wodą | 12 | 134 | 180 | — | 420 MK 1550 | — | — | — | — | — | I nagroda na konkursie trwałości 1925 |
| Renault | 480 MK | 60° V | wodą | 12 | 134 | 180 | 5.3/1 | 480 MK 1600 | 520 MK 1650 | 460 | 0.89 | — | — | — |
| Renault | 550 | 60° V | wodą | 12 | 134 | 180 | — | 550 MK 1800 | 600 MK 2000 | 495 | 0.82 | — | — | Redukcja |
| Renault | 700 | 60° V | wodą | 12 | 160 | 180 | 5.3/1 | — | 700 MK 1700 | 625 | 0.89 | — | — | — |
| Renault | 700 | 60° V | wodą | 12 | 160 | 180 | — | — | 700 MK 1700 | 675 | 0.95 | — | — | Redukcja |
| Salmson | A. D. 9 | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 70 | 86 | — | 40 MK 2000 | — | 75 | 1.88 | — | — | — |
| Salmson | A. C. 7 | Gwiaździsty | powietrzem | 7 | 100 | 130 | — | 95 MK 1800 | — | 130 | 1.37 | — | — | — |
| Salmson | A. C. 9 | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 100 | 130 | — | 120 MK 1800 | — | 170 | 1.41 | — | — | — |
| Salmson | A. B. 9 | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 125 | 170 | — | 230 MK 1700 | — | 240 | 1.04 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Salmson | A. B. 18 | Gwiaździsty | powietrzem | 18 | 125 | 170 | — | 460 MK 1700 | — | 490 | 0.94 | — | — | — |
| Salmson | C. M. 9 | Gwiaździsty | wodą | 9 | 125 | 170 | — | 260 MK 1650 | — | 250 | 0.96 | — | — | — |
| Salmson | C. M. 18 | Gwiaździsty | wodą | 18 | 125 | 170 | — | 500 MK 1650 | — | 460 | 0.92 | — | — | — |
| Skoda | Cappa 18 | 60° V | wodą | 12 | 120 | 135 | — | 400 MK 1600 | — | 380 | 0.95 | — | — | Redukcja 1.4/1 |
| Walter | 60 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 5 | 105 | 120 | — | 60 MK 1400 | 70 MK 1600 | 102 | 1.45 | 235 | 16 | — |
| Walter | 85 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 7 | 105 | 120 | — | 85 MK 1400 | 90 MK 1460 | 125 | 1.39 | 235 | 16 | — |
| Walter | 110 MK | Gwiaździsty | powietrzem | 9 | 105 | 120 | — | 110 MK 1450 | 120 MK 1600 | 152 | 1.25 | 235 | 16 | — |

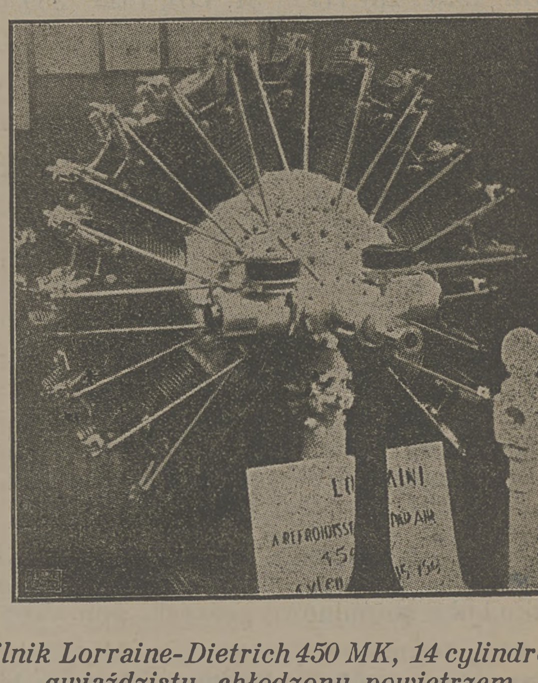
Uwaga:
Waga nie zawiera ciężaru oliwy i wody.

*Lorraine-Dietrich.* Sensacją tegorocznego Salonu miały być silniki chłodzone powietrzem w wykonaniu znanej francuskiej firmy. Wykonane z rozporządzenia francuskich władz lotniczych, które niechętnym okiem obserwowały liczne stosowanie angielskich „Jupiterów“ budowanych w licencji, 220 MK i 450 MK, gwiaździste Lorraine'y, nadzwyczaj ciekawe nie są i przysparzają dużo rozczarowania.

Prócz powyższych wystawia firma następujące typy: 700/800 MK w V, 650 MK w W, ten sam z przekładnią, 400 MK i 450 MK.




*Silnik Lorraine-Dietrich 220 MK, 7 cylindrowy gwiaździsty, chłodzony powietrzem.*



*Silnik Lorraine-Dietrich 450 MK, 14 cylindrowy gwiaździsty, chłodzony powietrzem.*

# Bank Gospodarstwa Krajowego.

Od samego początku Bank Gospodarstwa Krajowego wykazuje bardzo intensywny rozwój swoich operacji.

Najlepiej świadczy o tem systematyczny wzrost sumy bilansowej Banku, która przedstawia się w następujących cyfrach: (w tys. zł.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31. V. 1924 | 95.594 | 31. III. 1926 | 815.283 |
| 31. XII. 1924 | 283.359 | 30. VI. 1926 | 843.081 |
| 31. III. 1925 | 387.455 | 31. VII. 1926 | 880.833 |
| 30. VI. 1925 | 453.842 | 31. VIII. 1926 | 901.675 |
| 30. IX. 1925 | 547.513 | 30. IX. 1926 | 920.583 |
| 31. XII. 1925 | 773.942 | 31. X. 1926 | 921.409 |
| | | 30. XI. 1926 | 884.021 |

A więc od maja 1924 r., w którym to miesiącu sporządzono pierwszy bilans miesięczny, do października 1926 r. suma bilansowa Banku Gospodarstwa Krajowego wzrosła blizko dziesięciokrotnie.

Środki obrotowe czerpie Bank z następujących źródeł:

1) z kapitału zakładowego, wynoszącego 35 miljonów zł.,

2) wkładów i lokat wszelkiego typu,

3) redyskonta,

4) emisji listów zastawnych i obligacji.

Stan wkładów i lokat w poszczególnych okresach przedstawia się następująco: (w tys. zł.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31. XII. 1925 | 237.915 | 31. VII. 1926 | 377.275 |
| 31. III. 1926 | 261.777 | 31. VIII. 1926 | 389.915 |
| 30. VI. 1926 | 347.513 | 30. IX. 1926 | 415.496 |
| | | 31. X. 1926 | 428.978 |
| | | 30. XI. 1926 | 394.020 |

Większą część tych kwot stanowią lokaty Ministerstwa Skarbu; resztę instytucji i urzędów państwowych, oraz wszelkiego rodzaju inne wkłady osób i firm prywatnych. W kwoty te wliczone są: Państwowy Fundusz Gospodarczy, oparty na kapitałach uzyskanych z pożyczki Dillonowskiej z r. 1925, oraz Fundusz Sanacyjny Instytucji Kredytowych.

Z redyskonta w Banku Polskim Bank Gospodarstwa Krajowego korzysta w stopniu bardzo niewielkim: w dniu 30. XI. wynosiło ono 6.415 tys. zł.

Środki, uzyskane z wyżej wymienionych źródeł, obraca Bank na wszelkiego rodzaju krótko i długoterminowe pożyczki gotówkowe.

Długoterminowe kredyty w gotówce przeważnie idą na cele budowlane. W roku bieżącym Bank Gospodarstwa Krajowego przyznał na ten cel następujące kwoty pożyczek (w tys. zł.):

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31. XII. 1925 | 51.620 | 31. VII. 1926 | 58.452 |
| 31. III. 1926 | 53.469 | 31. VIII. 1926 | 60886 |
| 30. VI. 1926 | 57.366 | 30. IX. 1926 | 63.649 |
| | | 31. X. 1926 | 66.043 |

Znacznie mniejsze kwoty przypadają na analogiczne pożyczki na odbudowę, stan których wynosi obecnie 2.350 tys. zł., oraz na kredyty komunalne, wyrażające się w sumie 6.986 tysięcy zł.

Jednakowoż znaczna część wolnej gotowizny Banku lokowana jest w kredytach krótkoterminowych. Suma ich z 190.030 tys. złotych w dniu 31. XII. 1925 r. wzrosła do 300.001 tys., w końcu lipca b. r., a 326.092 tys. w końcu listopada r. b. Około 70% pożyczek krótkoterminowych udzielone jest w formie rachunków bieżących, 20% dyskonta weksli, 10% pożyczek terminowych.

Poważna część krótkoterminowych kredytów udzielona jest na rachunek Ministerstwa Skarbu; pozatem korzystają z nich banki i prawie wszystkie gałęzie produkcji krajowej.

Osobny dział stanowią emisje długoterminowych walorów, które z czasem powinny zająć pierwsze miejsce wśród operacji Banku. Stan emisji Banku Gospodarstwa Krajowego przedstawia się następująco (w tys. zł.):

| | Listy zastawne w zł. w zł. | Obligacje komunal. w dol. | Obligacje komunal. w zł. w złocie |
|---|---|---|---|
| 31. XII. 1925 | 1.133 | 9.617 | 26.151 |
| 31. III. 1926 | 1.451 | 9.617 | 26.151 |
| 30. VI. 1926 | 3.498 | 9.516 | 25.868 |
| 31. VII. 1926 | 4.098 | 9.516 | 25.868 |
| 31. VIII. 1926 | 4.432 | 9.516 | 25.868 |
| 30. XI. 1926 | 4.819 | 9.411 | 27.298 |
| 31. X. 1926 | 5.109 | 9.411 | 27.084 |

Po przeliczeniu tych cyfr na złote obiegowe wynika, że wartość emisji Banku osiągnęła w końcu września pokaźną jak na nasze stosunki cyfrę przeszło 140 milj. Zagwarantowane przez Skarb Państwa i zabezpieczone realnie 8% listy zastawne i 8% obligacje komunalne w złotych w złocie chronią ich posiadaczy przed wszelkiemi stratami, wynikającemi z wahań waluty i są najpewniejszym papierem lokacyjnym dla wolnych kapitałów. Stąd też należy polecić ich nabywanie jaknajszerszym masom społecznym, które mają sposobność do bardzo korzystnego umieszczania w nich swych oszczędności.

# Nasza lotnicza polityka komunikacyjna.

„Lot Polski“ rozpoczął nową ankietę niezmiernie aktualną i ciekawą. Mianowicie chodzi o opinje co do potrzeby Podsekretarjatu Stanu dla spraw lotniczych. Pierwszym, który zabrał w tej palącej sprawie głos, jest p. Minister Komunikacji inż. Romocki (patrz „Lot Polski“ № 11 z r. 1926).

Z wywodów p. Ministra można podkreślić szereg zdań godnych uwagi (szczególnie, że pochodzą od przedstawiciela rządu), nie mniej jednak zasługujących na poważną krytykę. Może możnaby było się zgodzić z p. Ministrem, że przeskakiwanie zbyt raptowne z referatu do podsekretarjatu stanu wprowadziłoby pewną dezorganizację i chaos, przy braku fachowców. Jednak nie można się stanowczo pogodzić z inną uwagą: że chociaż lotnictwo cywilne podlega zaledwie referatowi Ministerstwa, *nie doznało ono szwanku.* W zdaniu tym, wypowiedzianym przez p. Ministra kryje się cała ujemna strona braku odpowiedniej i odpowiedzialnej instytucji dla spraw lotnictwa cywilnego.

Dziwić się coprawda nie można, że pan Minister obarczony niezmiernie ważnemi sprawami kolejowemi, nie ma odpowiednio przedstawionych spraw, dotyczących lotnictwa cywilnego. Jeden referent podobnym sprawom nie podoła.

A chyba nie potrzeba wskazywać i podkreślać, że lotnictwo handlowe odgrywa w dzisiejszym życiu wewnętrzno - państwowym i międzynarodowym b. poważną rolę; sprawy te nabierają już prawie równego znaczenia co koleje i żegluga. Stąd wniosek, że komunikacja lotn. powinna być traktowana prawie tak, lub narówni z innemi rodzajami komunikacji. Rządy wszystkich prawie kulturalnych państw, stawiają sprawy lotnictwa komunikacyjnego na pierwszym planie swych trosk, tylko u nas sprawa ta jest jak gdyby kopciuszkiem rządu.

Bo ileż to spraw niezmiernie ważnych dla lotnictwa cywilnego, zostało zaniedbane, niedopilnowane, ile też nie wykonane tak, jakby należało. Dzięki tylko inicjatywie prywatnej, dzięki idealizmowi i zapałowi jednostek mamy w rękach polskich zorganizowaną sieć linji lotniczych wewnętrznych i międzynarodowych o długości 2027 klm., stawiających nas w ten sposób na szóstym miejscu w Europie (jeżeli będziemy uwzględniali długość linji znajdujących się w rękach towarzystw danego narodu). Jeżeli weźmiemy ogólną ilość linji lotn., przechodzących nad terytorjum Polski (2015 klm.), to zobaczymy, że stoimy *na czwartym miejscu w Europie.*

Widzimy stąd, że lotnictwo nasze jest postawione bardzo dobrze i w ogólnej sieci linji lotniczych w Europie zajmujemy miejsce zaraz po Niemczech, Rosji i Francji. Jeszcze raz muszę podkreślić, że to co w tej dziedzinie osiągneliśmy, mamy wyłącznie dzięki inicjatywie osób prywatnych. Opieką rządu sprowadza się tu do minimum. Jeżeli uprzytomnimy sobie, że rząd angielski wypłaca swoim towarzystwom lotniczym subsydja roczne około 1 miljona funtów szterlingów (43 miljony złotych), że rząd włoski płaci premje za 1 klm. — 16,80 lira (6 zł. 70 gr.) oprócz rocznych subsydjów wynoszących około miljona lirów (400,000 zł.), że rząd hiszpański wypłaca premje 4 pesety (zł. 5.20) od klm., że w końcu niemiecka premja dla samolotów 1 motorowych wynosi mk. 2 (zł. 4,16) za klm., zaś od 3 motorowych — 7 mk. (15 zł.), to jakże śmieszna jest suma naszych premji, która np. dla aparatów wielomotorowych (dla komunikacji z Kopenhagą) ma wynosić 3 zł. za 1 klm.

Drugą sprawą, jest sprawa lotnisk. Szczęśliwie, że L. O. P. P. zajęła się obecnie tą sprawą. Ale właśnie jest to sprawa, którą w I rzędzie zajmować się powinien rząd, a jak dotychczas, nic w tej dziedzinie nie zrobił. Ministerstwo komunikacji nawet się nie zatroszczyło o urządzenie pomocniczych lotnisk, których potrzebę wykazał pan Wygard w swej książce, niedawno wydanej. To samo jest i z urządzeniem głównych portów lotniczych. Jeżeli weźmiemy lotniska niemieckie, francuskie, a nawet państw mniejszych, które lotnictwo mają mniej rozwinięte niż my, jak Danja (Kopenhaga, jedno z najlepszych lotnisk cyw. w Europie) i Rumunja, to nasze porty lotnicze są w porównaniu z tamtemi — zwyczajnemi łąkami, na których stoi parę budynków. Nie mam na myśli żadnych luksusowych urządzeń naszych portów, ale trzeba je tak urządzić, żeby były przedewszystkiem zdolne do wygodnego startowania i lądowania, zaopatrzone w stacje radjowe odbiorczo - nadawcze i wygodne połączenia telefoniczne, pozatem pasażer przybyły do portu powinien mieć zapewnioną wygodę, odpowiednie poczekalnie, urząd pocztowo-telegraficzny, urząd celny, wreszcie odpowiednie biura dla towarzystw lotn., powinny być dopełnieniem urządzeń. Wymagany jest też wygodny i łatwy dojazd do miasta.

Nie mniej ważną sprawą jest polityka silnikowa i płatowcowa. Przedewszystkiem, jak czynniki cywilne, tak i wojskowe powinny pomyśleć o szybkim uruchomieniu w Polsce fabryki silników. Tymczasem jesteśmy światkami zupełnego zaniedbania tej sprawy. Przed paru laty zawiązało się tow. akcyjne polsko-francuskie, mające na celu wybudowanie fabryki silników. Przeszło parę lat i dowiadujemy się, że fabrykę jeszcze nawet nie gotową kupili czesi, a tymczasem rząd nasz pertraktuje o kupno, dawno już uruchomionej, fabryki wagonów! Tu przebija się, może nie brak

zainteresowania przemysłem lotniczym, ile brak programu na przyszłość. Fabryka o tak doniosłym znaczeniu, nie powinna być w rękach obcych.

Pozostaje jeszcze sprawa ustawodawstwa lotniczego. Czy jest do pomyślenia, aby w państwie o tak rozwiniętej sieci lotniczej, stosunki prawno-lotnicze nie były dotąd uregulowane. Sprawy w obecnych czasach tak ważne, jak bezpieczeństwo pasażerów i odpowiedzialność za wypadki, prawo przelotu tranzytowego, rejestracja i kontrola samolotów, oraz wiele innych nie mniej ważnych kwestji, do dziś nie jest uregulowane.

O ile, jak słychać według projektowanej ustawy lotniczej, towarzystwa lotnicze mają częściowo ponosić odpowiedzialność za wypadki, to obowiązkiem rządu jest tak zorganizować służbę meteorologiczną, telefoniczno-telegraficzną, wprowadzenie znaków orjentacyjnych dziennych i nocnych, aby przelot był całkowicie bezpieczny (oczywiście nie mówię o sile wyższej).

Wreszcie ostatnią sprawą wewnętrzno krajową, to brak zupełny rządowego, pozytywnego planu rozwoju nowych linji lotniczych. Jest to dziedzina zupełnie zaniedbana; nie widać tu ze strony rządu żadnej inicjatywy. Jeżeli zaś jest jakaś prywatna inicjatywa, to ze strony rządu ujawnia się brak wszelkiego zainteresowania; kwestję te poprostu się zaniedbuje. Mam na myśli wydanie koncesji 2-m towarzystwom; w r. 1921 tow. Aerostransport na linje Warszawa - Wilno - Moskwa i w r. 1925 towarzystwu „Polawia“ na linje Łódź - Gdańsk, Łódź - Katowice. Zdaje się, że wyżej wymienione towarzystwa zapomniały o swych koncesjach, rząd zaś zapomniał o nich częściowo. Pisze częściowo, gdyż gdy chodzi o przypomnienie o koncesjach, to milczy, gdy natomiast tow. „Cidna“ chciało uruchomić linje Paryż - Warszawa - Moskwa odmówiono, motywując to, wydaną już koncesją. Obecnie jesteśmy świadkami, że z Paryża do Moskwy jedzie się via Berlin i Królewiec, z pominięciem Polski.

Podobny brak zainteresowania lotnictwem tranzytowym widzimy też w innych wypadkach. W roku 1924 w przelocie do Indji zatrzymał się w Warszawie sir S. Brancker, dla zbadania warunków ewentualnej komunikacji lotniczej z Anglji do Indji przez Polskę. Zdawało się, że projekt ten będzie całkowicie po naszej myśli wykonany. Sprawa połączenia lotniczego Londynu z Indjami już dojrzewa i prawdopodobnie w r. 1927 będzie projekt ten całkowicie wykonany. Tylko niestety szlak nie będzie przechodził przez Warszawę, a przez Pragę czeską. Powód — brak u nas odpowiednich lotnisk, a pozatem akcja dyplomacji czeskiej. Jeszcze raz wysuwa się tu całkowite zaniedbanie sprawy przez Ministerstwo Komunikacji i przez M. S. Z. Obecnie „Lufthansa“ bada możliwość połączenia lotniczego: Berlin - Moskwa - Pekin. Znów widzimy, że Polska jest zupełnie ominięta.

Może się niektórym osobom wydawać, że sprawy te są stosunkowo małego znaczenia, jednak chyba żaden z urzędników, czy M. S. Z. czy tez Min. Komunikacji nie może zaprzeczyć, że gdyby np. ominięto Polskę, uruchomiając exspress Paryż-Moskwa, dla nas była by to szkoda i materjalna i moralna. A przecież dzisiejsza komunikacja lotnicza, chociaż może nie ma równego znaczenia co kolej, jednak dziś już odgrywa b. dużą rolę.

W artykule niniejszym wskazałem szereg najważniejszych błędów i braków w organizacji lotnictwa handlowego, nie wdając się zresztą zupełnie w szczegóły. Jednak kwestje powyżej przytoczoue, charakteryzują dostatecznie braki w polityce rządowej lotniczej.

Przyczyną najważniejszą oczywiście jest to, że sprawami komunikacji lotn. zajmuje się tylko referat o charakterze tylko kontrolnym, z brakiem wszelkiej kompetencji organizacyjnej. Czy nie jest parodoksem, że sprawy lotnictwa handlowego rozstrzyga tylko trzech urzędników!

Bynajmniej nie chce wszystkich braków i błędów zwalać na odpowiedzialność tych osób, nawet dziwić się nie można, że czynniki decydujące, t. j. departament eksploatacyjny M. K. zajmuję się temi sprawami połowicznie, mając na swych barkach o wiele więcej spraw kolejowych.

Dlatego staje się kwestją palącą powstanie odpowiedniej organizacji administracyjnej, mającej swoje ścisłe kompetencje, uniezależnionej budżetem od kolei żelaznych, ponoszącej odpowiedzialność za swe czynności*).

Sprawy tej nie można zaniedbywać, gdyż jest ona za palącą, aby prowadzić ją drogą ewolucyjną, jak to chce p. Minister.

Jeżeli nie chcemy tracić tego co już zrobiliśmy, trzeba działać szybko.

*Tadeusz Gryżewski.*

* *Pozatem powinny być referaty lotnicze przy M. Spr. Z. i przy Gen. Dyr. Poczt.*

# PRZEGLĄD PRASY.

*Polskie wynalazki lotnicze.*

„Kurjer Czerwony“ z dnia 11 b. m. donosi, iż Instytut Badań Lotniczych Departamentu Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych otrzymał od naszych konstruktorów z fabryk lotniczych szereg wynalazków z dzię-

dziny płatowców i silników lotniczych. Według opinji fachowców — lotników, wiele z nich posiada pierwszorzędne zalety.

*Popularyzacja komunikacji powietrznej.*

Łódzka „Ilustrowana Republika“ z dnia 15. XII. w artykule „Trochę więcej odwagi, obywatele! stwierdza, że chociaż w samolocie jest niemniej bezpiecznie i wygodnie, niż w wagonie sypialnym, to jednak popularyzacja tego nowoczesnego i idealnego środka lokomocji w przeciwieństwie do zagranicy posuwa się u nas żółwim krokiem. Dalej autor słusznie podkreśla, iż kolej w żadnym razie nie jest w stanie wytrzymać konkurencji samolotów i uprzedzenie publiczności wywołane jest jedynie brakiem praktycznego zaznajomienia się, gdyż wystarczy tylko spróbować, by z przeciwnika jazdy samolotem stać się nagle jej zwolenikiem“.

*Poczta lotnicza.*

„Polska Zbrojna“ z dnia 29 b. m. zamieszcza artykuł informacyjny o poczcie lotniczej. Opłaty poczty lotniczej wynoszą zaledwie podwójne normalne porto pocztowe, a korzyści są olbrzymie. Czas przelotu z Warszawy do Lwowa, Krakowa lub Poznania wynosi 2—3 godzin, do Łodzi — jedną godzinę, do Wiednia 6 g. 45 min. Do przewozu powietrznego są dopuszczone przesyłki listowe, t. j. listy, karty pocztowe, druki, czasopisma, papiery handlowe i próbki towarów, w obrocie zewnętrznym także paczki lotnicze do wagi 40 kg. i można je nadawać w każdym urzędzie pocztowym, tak do miejscowości, w których samoloty lądują, jak i do miejscowości, poza portami lotniczemi, podając w adresie do jakiego portu lotniczego winna być przesyłka przewieziona samolotem. W Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Łodzi przesyłki pocztowe można wrzucać do specjalnych skrzynek dla poczty lotniczej, przesyłki doręcza się w miejscowościach okręgu doręczeń przez umyślnych posłańców. Zarząd pocztowy odpowiada za przesyłki lotnicze według ogólnych przepisów pocztowych.

*Lotnictwo w szkołach.*

„Kurjer Czerwony“ z dnia 17 bm. stwierdza, iż L. O. P. P. prowadzi skuteczną propagandę lotniczą wśród młodzieży i że na samym terenie szkół warszawskich zorganizowała w ostatnich dniach kilkanaście kół L. O. P. P.

Życzyć by sobie należało, aby cała młodzież wstąpiła w szeregi L. O. P. P., gdyż jedynie to da nam gwarancję rozwoju lotnictwa w przyszłości.

*Sowiecka propaganda lotnicza.*

„Polska Zbrojna“ z dnia 17 bm. donosi, iż Rosja Sowiecka zorganizowała loterję, obliczoną na cele propagandowe. Główne wygrane stanowią bilety na podróże powietrzne oraz sumy pieniężne na utrzymanie w czasie drogi.

*Podbój Rosji przez lotnictwo niemieckie.*

„Morning Post“, która z uwagą śledzi postępy niemieckiego lotnictwa pisze, iż niemiecka polityka lotnicza jest doniosłem narzędziem dla podboju gospodarczego Rosji Sowieckiej. Lotnisko w Królewcu, który w ostatnich czasach stał się głośnym w politycę międzynarodowej z powodu sporów o rozbrojenie tej groźnej twierdzy jest ważnym portem komunikacji między Niemcami i Rosją Sowiecką. Królewiec położony jest w połowie drogi między Berlinem i Moskwą i z tego powodu jako stacja przeładunkowa otoczony jest szczególną troską. Niemcy niemal, że otwarcie przyznają się do swych zamiarów podbicia Rosji przez komunikację lotniczą. Oświadczają oni, że ograniczenia zbrojeń zamiast szkody przyniosły im tylko korzyści. Zamiast tracić pieniądze na kosztowne zbrojenia Niemcy obróciły wielkie pieniądze na założenie handlowych linji powietrznych, które służą do ekspansji handlu. Przegraliśmy wojnę wojskową — mówią Niemcy — ale wygraliśmy wojnę handlową. Dzięki pomocy niemieckiej Rosja zdołała rozbudować swe lotnictwo w takich rozmiarach o których własnemi siłami marzyć nawet by nie mogła. Przedstawiając niebezpieczeństwo niemieckiej ekspansji lotniczej „Morning Post“ przepowiada, iż pewnego rana Europa może obudzić się i ujrzeć nową mapę komunikacji lotniczej w której wszystkie stolice i porty kontynentu eurpejskiego opanowane będą przez niemieckie linje lotnicze.




## POLSKA.

*Dojazd do warszawskiego portu lotniczego.* Bez końca omawiana na łamach prasy sprawa doprowadzenia do porządku ul. Nowowiejskiej na odcinku między Politechniką a ul. Topolową, ciągle nie znajduje załatwienia, i jak się dowiadujemy, magistrat odłożył ją do przyszłego roku. Życzyćby sobie należało, aby jaknajprędzej ulica została zreperowana, gdyż wyboje obecne na niej panujące uniemożliwiają przejazd samochodem, bez narażania połamania resorów.

*Międzynarodowe towarzystwo dla powietrznych zdjęć fotograficznych.* Z końcem ubiegłego miesiąca odbył się w Berlinie kongres Towarzystw Fotogrametrycznych. Znaczenie fotogrametrji jest olbrzymie, gdyż daje ona najdokładniejsze mapy przy najmniejszych kosztach. U nas dotychczas fotogrametrją zajmuje się wyłącznie wojskowość i chociaż przed dwoma laty utworzone zostały we Lwowie prywatne towarzystwo „Aerofoto" dotychczas jednak nie rozwinęło swojej działalności.

*Jednostajne znaczki dla poczty lotniczej.* Generalna Dyrekcja Poczt i telegrafów zamierza w najbliższym czasie wprowadzić bardzo poważną inowację w dziedzinie frankowania listów, wysyłanych drogą powietrzną. Jak wiadomo, dotychczas listy poczty lotniczej muszą być frankowane znaczkami poczty zwyczajnej, oraz specjalnemi poczty lotniczej. Tak naprz. list krajowy, zwykły wysłany z Warszawy do Krakowa pocztą lotniczą musiał mieć naklejone znaczki za 40 groszy poczty zwyczajnej, oraz za 20 groszy poczty lotniczej. Obecnie Zarząd Poczt zamierza wydać zarządzenie, by pełne opłaty były uiszczane wyłącznie znaczkami poczty lotniczej. Unifikacja ta niewątpliwie bardzo poważnie wpłynie na wzrost ruchu pocztowo-lotniczego, gdyż ułatwi ona publiczności frankowanie listów, usuwając niepotrzebne nieporozumienia, w jakiej proporcji należy naklejać znaczki poczty zwyczajnej i lotniczej.

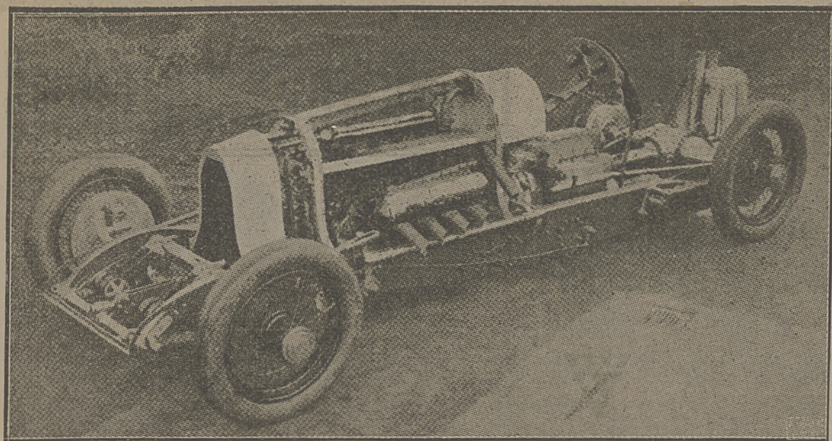
Przy tej sposobności podkreślić się godzi, że porto za listy wysyłane drogą powietrzną, wynosi zaledwie dwukrotne normalne opłaty pocztowe, oraz dodatek manipulacyjny w wysokości 20 groszy. Listy lotnicze doręczone są bez żadnych opłat, podobnie jak telegramy adresatom, bezwłocznie po nadejściu na miejsce przeznaczenia.

*Uznanie Ministra Komunikacji dla Lotnika Cywilnego.* Minister Komunikacji p. Romocki w dniu 16 bm. wystosował do pilota komunikacyjnego, p. Kazimierza Burzyńskiego następujący list pochwalny. „Z największem uznaniem i zadowoleniem przyjąłem do wiadomości fakt, że Pan jako komunikacyjny pilot polski może się już poszczycić 250 tysiącami kilometrów drogi, przebytej w służbie polskiego lotnictwa cywilnego bez wypadku pociągającego za sobą ofiary ludzkie. Ponieważ fakt ten nietylko świadczy chlubnie o pracy P. lecz również daje świadectwo o sprawności naszego lotnictwa, jakoteż stawia tak Pana, jak i reprezentowane przez Niego lotnictwo na jednym z pierwszych miejsc w dziedzinie światowego rozwoju lotnictwa cywilnego, wyrażam Panu niniejszem głębokie uznanie i serdeczne życzenia na przyszłość".

## ADMINISTACJA

przypomina wszystkim PT. Prenumeratorom, że należy opłacić kwartał I. br. Tylko regularne i spieszne opłacanie prenumeraty umożliwia regularne ukazywanie się pisma. Prenumeratę prosimy przekazywać blankietem nadawczym na konto nasze w P. K. O. Nr. 206896. Za kwartał bieżący wynosi prenumerata **4,**— zł.

P. T. Prenumeratorów z Górnego Ślązka uprzejmie prosimy o przesłanie dowodów wpłaty, celem stwierdzenia stanu faktycznego kont.



Silniki lotnicze zdobywają sobie prawo obywatelstwa nawet w dziedzinach nielotniczych. Oto wyścigowy samochód Campbell'a, z zastosowanym silnikiem Napier 600 MK

## NIEMCY.

*Samolot na usługach urzędów.* Komunikacja powietrzna w Niemczech jest już tak popularna, że wiele z centralnych urzędów państwowych, a niejednokrotnie i zarządów miast, posiada własne samoloty dla odbywania podróży służbowych, podobnie jak samochody. Dzienniki niemieckie przytaczają, jak w ub. tygodniu spędził dzień pewien dygnitarz ministerjalny. Od 8 do 11-tej pracował w swem biurze w Berlinie, poczem udał się do Hannoweru (250 klm.) by o 1-ej odbyć konferencję, O 3-ej wziął udział w konferencji w Dortmundzie (190 klm.), a o 4-ej w Essen (33 klm.), a wreszcie o 6-ej w Düsseldorfie. Wieczorem wypoczęty i przebrany we frak był obecny na otwarciu kongresu w Berlinie.

*Komunikacja nocna.* Celem oznaczenia trasy nocnej, prowadzącej z Berlina przez Gdańsk do Królewca, zaprowadzono na całej przestrzeni sygnały lotnicze. Światło jest elektryczne i każdy z tych sygnałów ma siłę jednego miljona świec: widoczne są na odległość 58 kilometrów.

W przeciwieństwie do Niemców, którzy korzystają z elektryczności, używają Anglicy światło Neona, jako znaki rozpoznawcze. Są to rury o długości 6,5 metrów napełnione gazem: rury te umieszcza się przeważnie na wysokich objektach. Przy dobrej pogodzie są one widoczne na odległość 70 kilometrów.

*Umowa lotnicza francusko - niemiecka.* Komisja dla spraw zagranicznych przy sejmie Rzeszy niemieckiej, zatwierdziła umowy lotnicze między Francją a Niemcami oraz między Belgją a Niemcami. Umowy te normują lotnictwo komunikacyjne między wymienionemi państwami i mają na celu jaknajenergiczniejsze popieranie go.

## Ze Związku Lotników Polskich.

Zarząd Z. L. P. komunikuje członkom, że Związek Lotników Polskich połączył wydawnictwo „Lotnik" z Drukarnią Lotniczą i że biura Związku, Redakcji, Administracji i Drukarni znajdują się na Starym Rynku 95/96. II piętro. Godziny urzędowe od 8—18 codz., w sobotę od 8—14. Telefon 5316.

Równocześnie zawiadamia Zarząd, że członkowie otrzymają od Skarbnika Zarządu rachunki za składki członkowskie, które należy w terminie oznaczonym uregulować.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.